VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 117)
z dnia 21 lutego 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 117)

21 lutego 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Skarbu Państwa na temat sytuacji w PLL LOT S.A.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Stanisław Jarosz** p.o. dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Krzysztof Banaszek** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Izabela Szymajda-Wojciechowska** wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Piotr Pełka** dyrektor Departamentu Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Sebastian Mikosz** prezes zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. wraz ze współpracownikami, **Mariusz Dąbrowski** prezes zarządu EuroLOT S.A., **Piotr Nalej** dyrektor Biura Operacyjnego Lotniska Chopina w Warszawie, **Adrian Furgalski** członek zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o., **Cezary Wieński** i **Robert Uszyński** członkowie zarządu Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego oraz **Stefan Malczewski** przewodniczący NSZZ „Solidarność" PLL LOT.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, jeżeli pozwolicie rozpoczniemy dzisiejsze posiedzenie. Tematyka jest państwu znana. Czy są uwagi do porządku dzisiejszego posiedzenia ze strony pań i panów posłów? Nie ma uwag. Dziękuję bardzo.

W imieniu Komisji Infrastruktury, wszystkich członków witam naszych gości na dzisiejszym posiedzeniu, pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, pana ministra Rafała Baniaka. Witamy pana prezesa Sebastiana Mikosza. Witamy panią prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pana prezesa EuroLOT. Wszystkich naszych gości bardzo serdecznie witam. Oczywiście media również.

W dniu 12 grudnia ubiegłego roku wpłynęło do nas, do Komisji Infrastruktury pismo, w którym Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość wniósł o rozpatrzenie przez Sejm, a decyzją marszałka przez naszą Komisję, kwestii związanych z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa PLL LOT, spółki PLL LOT. Tak jak powiedziałem, decyzja pani marszałek była taka, żeby to Komisja Infrastruktury na swoim posiedzeniu rozpatrzyła tę problematykę. Doskonale państwo wiecie, jak wyglądała sytuacja od strony organizacyjnej, jeżeli chodzi o LOT w grudniu i styczniu tego roku. Byliśmy w kontakcie z Ministerstwem Skarbu Państwa. Posiedzenie odbywamy w czasie, w którym pewne procesy zostały zakończone, sytuacja jest, można powiedzieć, dla wielu jasna, jeżeli chodzi o kwestie organizacyjne. Myślę, że daliśmy czas i panu ministrowi, i wszystkim, żeby rozmawiać już o pewnych sprawach, które są w jakiś sposób jasne i rozwiązane.

Panie ministrze. Rozumiem, że pan minister Rafał Baniak. Proszę bardzo, właściciel.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. W pierwszych słowach dziękuję za możliwość podjęcia rozmowy, dyskusji na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Chciałbym, żebyśmy mogli po przedstawieniu przeze mnie krótkiej informacji, o uzupełnienie której poproszę pana prezesa Mikosza, w otwarty sposób dyskutować na temat sytuacji i przyszłości LOT-u. Oprócz gości wymienionych przez pana przewod-

niczącego towarzyszy mi również pan prezes EuroLOT Mariusz Dąbrowski, chcemy bowiem mówić o sytuacji w polskim lotnictwie osobowym w kompleksowy sposób.

Jeżeli chodzi o aktualny stan, należy zacząć od tego, co wydarzyło się na koniec ubiegłego roku. Krytyczna sytuacja finansowa LOT-u, zwłaszcza jeżeli chodzi o sytuację płynnościową, jeżeli chodzi o wzrost zobowiązań przeterminowanych. To wszystko zdeterminowało decyzje zmierzające do ratowania spółki w sposób bezpośredni przed zagrażającą jej upadłością likwidacyjną. Przypomnę tylko Wysokiej Komisji, że w podobnej sytuacji w roku ubiegłym znalazło się wiele linii lotniczych. Warto wspomnieć dwa negatywne przykłady, jeżeli chodzi o finał, jak chociażby węgierski Malev czy hiszpański Spainair. Właśnie z uwagi na konieczność zabezpieczenia LOT-u przed negatywnym scenariuszem upadłości, zasadność utrzymania LOT jako aktywnego przewoźnika lotniczego, a też, co nie jest bez znaczenia, zabezpieczenie pasażerów, którzy wykupili bilety LOT, Ministerstwo Skarbu Państwa udzieliło spółce pomocy publicznej na ratowanie. Jeszcze raz przypomnę, że alternatywą wobec pomocy było realne ryzyko upadłości likwidacyjnej spółki.

W dniu 20 grudnia Minister Skarbu Państwa udzielił spółce pomocy publicznej na ratowanie w formie pożyczki. Założyliśmy górny limit dopuszczalnej pomocy na poziomie 1.000.000 tys. zł. Ponieważ decyzje te były podejmowane w tempie bardzo szybkim, można powiedzieć, w tempie ekspresowym, na co zwracali uwagę zarówno posłowie, jak i komentatorzy, podjęliśmy decyzję o tym, że pomoc ta będzie udzielana w formie transz. *De facto* do dnia dzisiejszego do spółki w jednej transzy trafiła kwota 400.000 tys. zł. Ponad to żadne środki nie zostały przekazane do spółki.

Należy tutaj powiedzieć, należy przyznać, że zgodnie z procedurami, jakie obowiązują w Unii Europejskiej, po to, żeby udzielić pomocy publicznej, wymagane są dwa warunki. Po pierwsze, wystąpienie z notyfikacją pomocy publicznej, po drugie, uzyskanie zgody Komisji Europejskiej. Jednego z tych warunków nie dotrzymaliśmy. Po wystąpieniu z notyfikacją dokonaliśmy przekazania środków. Odbyło się to przed uzyskaniem formalnej zgody Komisji Europejskiej. Co istotne, na początku stycznia doszło do mojego spotkania w Komisji Europejskiej z kierownictwem Dyrekcji Generalnej Competition, gdzie tłumaczyłem, dlaczego zachowaliśmy się tak, a nie inaczej. Na spotkaniu tym Komisja Europejska przyjęła wyjaśnienia, wnosząc o to, żeby w przyszłości takie łamanie procedur, niedochowanie procedur nie miało miejsca. Na spotkaniu tym zadeklarowałem pełną kooperację z Komisją Europejską. W tym duchu należy odczytywać również szeroko komentowaną wypowiedź rzecznika Komisji Europejskiej, który powiedział mniej więcej tylko tyle, że Komisja Europejska miała prawo wszcząć postępowanie odnośnie do niedopuszczalnej pomocy publicznej, ale tego nie uczyniła. Tym samym dzisiaj jesteśmy w procesie uzgadniania z Komisją Europejską zakresu i formy pomocy publicznej.

To, czego Komisja Europejska dzisiaj oczekuje, to po pierwsze, zapewnienia co do minimalnego pułapu, poziomu pomocy publicznej, jaki jest niezbędny, żeby spółka mogła przetrwać najbliższy czas. Zarazem zadaje wiele szczegółowych pytań, jak chociażby pytania o to, co spółka zamierza zrobić z sytuacją, która jest wynikiem uziemienia nowych samolotów B787. Takich szczegółowych pytań jest więcej. Odpowiadamy na pytania Komisji.

Jeżeli chodzi o praktykę postępowania innych linii europejskich, według naszej wiedzy, nie jesteśmy jedyni, jeżeli chodzi o niedotrzymanie trybu, czyli przekazanie środków przed uzyskaniem formalnej pomocy. Podobnie zachowały się chociażby linie czeskie czy maltańskie, które w podobnym trybie występowały z notyfikacją pomocy publicznej do Komisji Europejskiej.

Jeżeli chodzi o wydatkowanie kwoty 400.000 tys. zł, to po pierwsze, będzie to spłata przeterminowanych zobowiązań i pokrycie strat operacyjnych na poziomie ponad 300.000 tys. zł. Co ważne, w ponad 80% środki te trafiły do podmiotów, których udziałowcem jest szeroko rozumiany Skarb Państwa, bezpośrednio Minister Skarbu Państwa jako udziałowiec podmiotów czy chociażby samorządy terytorialne.

Zgodnie z procedurą, spółka i strona polska mają czas do dnia 20 czerwca, żeby przedstawić Komisji Europejskiej pełen plan restrukturyzacji. Wspólnie z prezesem Mikoszem zakładamy, że taki plan będzie mógł trafić do Komisji wcześniej. Zresztą takie jest ocze-

kiwanie Komisji Europejskiej, żeby w trakcie procedowania pomocy publicznej na ratowanie pojawił się już pełen plan restrukturyzacji. Chcemy, żeby założenia do planu powstały w najbliższych kilku tygodniach po to, żeby w nieco dłuższym czasie, ale nie dochodząc do daty granicznej 20 czerwca, móc dysponować planem restrukturyzacji dla Polskich Linii Lotniczych LOT.

Jeżeli chodzi o plan restrukturyzacji i wynikające z tego konsekwencje, bardzo proszę prezesa Mikosza, żeby za chwilę powiedział o tym w bardziej szczegółowy sposób. Jednym, głównym filarem jest jakby zbudowanie nowego modelu biznesowego, który jest budowany w oparciu o nową propozycję siatki połączeń, to, co jest rdzeniem przedmiotu działalności PLL LOT. Dopiero wynikiem tego, jako kolejny element, ma być ograniczenie liczby pracowników w spółce.

Jeżeli chodzi o zwolnienia pracowników, dzisiaj miałem przyjemność o tym informować Wysoką Izbę na posiedzeniu plenarnym. Mamy dwie odsłony tego programu. Po pierwsze, jest to program dobrowolnych odejść, do którego zgłosiło się sto trzydzieści osób. I program zwolnień grupowych. Stosowne decyzje zarządu są tutaj podjęte. Trwa procedura konsultacji ze związkami zawodowymi, przedstawicielami pracowników. O procesie tym są też informowane urzędy pracy. To, na czym dzisiaj zależy Ministerstwu Skarbu Państwa, to, żeby proces ten przebiegał przy możliwym zachowaniu spokoju społecznego oraz w otwartym, autonomicznym dialogu w spółce na poziomie zarząd strona społeczna. Mamy tego świadomość, ma tego świadomość pan prezes Mikosz. Takie zachowanie ze strony zarządu będzie oczekiwane.

Myślę, że wyprzedzając pytania pań poseł i panów posłów, nie chcę powiedzieć, że spółka zamierza szukać oszczędności tylko i wyłącznie w ograniczaniu zatrudnienia. Mamy świadomość tego, że struktura kosztów osobowych w PLL LOT, ich poziom w odniesieniu do innych operatorów europejskich jest relatywnie nie najwyższy, natomiast przy tak niskiej marżowości i przy tak wysokim poziomie kosztów stałych, jakie wynikają z przyczyn obiektywnych, niezależnych od spółki, musimy szukać oszczędności tam, gdzie jest to możliwe, zapewnić możliwość wykonywania działalności, operacji w sposób bardzo ograniczający koszty.

To, co jest oczekiwaniem właściciela – jest to zadanie, przed którym stanął pan prezes Mikosz – to wdrożenie w spółce rentownego modelu biznesowego, który pozwoli przewoźnikowi na samodzielne finansowanie i generowanie pozytywnych wyników finansowych. To, co ważne – LOT zachowuje pozycję lidera na polskim rynku przewozów lotniczych, na rynku, który według wszystkich dostępnych danych, zarówno danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jak też danych pochodzących ze struktur organizacji europejskich, ciągle rośnie. Tutaj należy upatrywać szansy dla spółki, jeżeli chodzi o perspektywy jej rozwoju.

Mamy świadomość tego, że funkcjonowanie tak stosunkowo niedużego podmiotu jak LOT w dłuższym horyzoncie czasowym nie jest możliwe. Dlatego równolegle trwają prace i poszukiwania inwestora dla PLL LOT. Inwestorem tym może być podmiot, który zamierza uczestniczyć czy to w podnoszeniu kapitału, czy to w nabyciu akcji, czy to w udziale w całym procesie restrukturyzacji na nieco innych warunkach.

Jeżeli chodzi o sytuację z nowymi samolotami, o które przez poprzedni zarząd był opierany model działania spółki w przyszłości, jest podjęta decyzja, żeby nie przedłużać stanu niepewności, stanu, w którym jest więcej niewiadomych niż pewników. Samoloty te do końca lata zostały wyłączone przez zarząd z operacji. Zarząd zapewnia, że innymi samolotami zapewni płynność operacji. Oczywiście nie jest to sytuacja komfortowa, co więcej, jest to sytuacja kosztowna dla spółki. Szacujemy, że koszt wyłączenia oraz dalszego niewłączania nowych, kolejnych samolotów do siatki LOT-u to koszt na poziomie około 8000 tys. zł do dzisiaj.

Istotne jest to, że zarówno Minister Skarbu Państwa, nasze placówki dyplomatyczne, jak też spółka na swoim poziomie pozostają w trwałym kontakcie z partnerami amerykańskimi. Najistotniejszy jest codzienny monitoring sytuacji przez LOT. Przedstawiciele naszej spółki uczestniczą w cyklicznych telekonferencjach. Spółka jest na bieżąco informowana na temat postępu prac, po pierwsze, w zakresie wyeliminowania usterek

zaistniałych w samolotach, jak też co do harmonogramu przywracania ich do zdolności operacyjnych.

Wydaje mi się, że to tyle tytułem wstępu. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, poproszę pana prezesa Mikosza o uzupełnienie informacji na temat aktualnie podejmowanych działań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Część z posłów uczestniczyła we wczorajszym posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa. Mam więc taką sugestię graniczącą z prośbą, żeby niekoniecznie powtarzać całość dyskusji, która toczyła się wczoraj. Ewentualnie z dyskusji tej na pewno wynikły jakieś nowe wątki, a więc, żeby dzisiejsze posiedzenie było pewnym uzupełnieniem. Zwróciłem się do przewodniczącego Komisji Skarbu Państwa, żebyśmy odbyli wspólne posiedzenie, ale Komisja Skarbu Państwa wolała zrobić to samodzielnie. Proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. Sebastian Mikosz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Zaryzykuję, ale powtórzę większość spraw z tego, co wczoraj przedstawiałem na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa. Myślę, że jest to ważne, żeby Wysoka Komisja, ci z państwa, którzy nie uczestniczyli, dowiedzieli się o działaniach, które wraz z zarządem podjęliśmy w trybie natychmiastowym, jak też o działaniach, które planujemy na przestrzeni najbliższych tygodni.

Było to dość obszernie komunikowane, ale jednym z największych wyzwań dla spółki pozostaje płynność, czyli utrzymanie zdolności do bieżącego opłacania kosztów, jakie spółka ponosi. Jedną pierwszych decyzji, jakie podjęliśmy, jest wznowienie dbałości o naszą sprzedaż, bowiem jest to najszybsza metoda na to, żeby poprawić płynność. Firma lotnicza żyje przede wszystkim z tego, że sprzedaje bilety. W związku z powyższym podjęliśmy również decyzję, którą zakomunikowaliśmy, dotyczącą nieplanowania Boeingów 787 na siatkę. Wynika to z tego, że jedną z największych części biznesu LOT-u są rejsy transatlantyckie. Ponieważ nie mamy pewności co do daty wznowienia możliwości operowania Dreamlinerami, uznaliśmy, że najlepszym rozwiązaniem będzie powiedzenie, że będziemy operować samolotami typu 767, ewentualnie 777. Natomiast w tej chwili, na dzień dzisiejszy jesteśmy w stanie wykonać siatkę zimową tym sprzętem, który mamy. Chcielibyśmy komunikat ten przekazać bardzo wyraźnie po to, żeby pokazać, że kierunek, w którym idziemy jest kierunkiem przewidywalnym.

Tak jak powiedział pan minister Baniak, odbywają się cykliczne, dwa razy dziennie, konferencje techniczne. Jesteśmy na bieżąco informowani przez Boeinga o stanie prac nad przywróceniem 787 do normalnego funkcjonowania. Chciałbym jednak bardzo wyraźnie podkreślić, że samo przywrócenie go przez FAA nie oznacza jeszcze natychmiastowego wznowienia rejsów w Europie, albowiem proces ten przekłada się na AESA, następnie na Urząd Lotnictwa Cywilnego. Dopiero potem będziemy w stanie po jakimś czasie przywrócić operacje, oczywiście mając odpowiednio przygotowanych pilotów itd.

Chciałbym również bardzo wyraźnie podkreślić, ponieważ wczoraj była o tym mowa, że Dreamlinery należące do LOT-u są uziemione tytułem prewencyjnym, to znaczy nasze samoloty nie miały usterek, tylko zostały uziemione jako element systemu bezpieczeństwa po to, żeby nie ryzykować, jeżeli nie ma stuprocentowej pewności. Stąd nie wiemy, jaka będzie ocena techniczna naszych samolotów, czy będą one wymagały czy nie, i jak głębokich przeróbek, i ile czasu to zajmie. Tym bardziej stąd decyzja, żeby nie ich planować, dopóki nie mamy pewności daty, a jednocześnie być w stanie proponować pasażerom przeloty transatlantyckie.

Co do siatki, było tutaj dużo mówione na ten temat. Na razie podjęliśmy decyzję o zamknięciu kilku kierunków. Natomiast jednym z pierwszych elementów, powiedziałbym, bardziej elastycznego spojrzenia na firmę, jest to, że siatka nie jest czymś zamrożonym. Będziemy starali się dostosować ją w takim obszarze, w jakim będzie to konieczne, decyzjami bardzo podobnymi do tego, co państwo znają z rynku i co jest wykonywane przez naszych konkurentów.

Jeżeli chodzi o działania trochę bardziej długoterminowe, mamy trzy równoległe wątki. Mianowicie jednym z podstawowych elementów jest przygotowanie i zaprezen-

towanie w ciągu kilku tygodni, tak szybko jak się da, pomysłu restrukturyzacji LOT-u. Nie lubię tego słowa i staram się od niego odchodzić, ponieważ LOT restrukturyzuje się już kilkanaście lat. Jesteśmy w sytuacji, w której bardziej powinniśmy mówić o przebudowie, głębokiej przebudowie modelu biznesowego i innego spojrzenia na nas samych, ale przez pryzmat wyborów, których dokonują pasażerowie, czyli przez pryzmat tego, że jest coraz większa konkurencja, która oferuje bardzo dużą elastyczność i coraz niższe ceny. Tak też będziemy musieli spojrzeć na LOT i jego strukturę kosztową.

Proces ten wpisany jest równolegle w dwa obszary, które dzieją się jednocześnie. Otóż każda przebudowa LOT-u, którą będziemy proponowali, musi zawierać element dialogu z Komisją Europejską, albowiem teraz jesteśmy w sytuacji, w której mamy organ, jakim jest Komisja. Oczywiście za pośrednictwem ministerstwa i Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, niemniej nie możemy ignorować tego, co zostanie przedstawione, wymogów i oczekiwań, jakie ma Komisja Europejska. Jednocześnie w ramach przebudowy, chciałbym państwu podkreślić, że wszystko to ma na celu, aby jak najszybciej przygotować LOT do prywatyzacji. Są to procesy, które dzieją się jednocześnie, jeden jest wpisany w drugi. Z punktu widzenia prywatyzacji oczywiście wczoraj również była mowa na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa, ale warto to podkreślić, że pan minister wystosował… Dlatego mamy nadzieję, że szybko będzie zmieniona ustawa o PLL LOT, to znaczy, żeby Skarb Państwa nie musiał mieć kontroli nad spółką. Tym samym wiarygodne i bardzo szybko możliwe stanie się rozmawianie z potencjalnymi inwestorami właśnie w ramach projektu przebudowy samej spółki.

Powiem teraz tylko w kilku słowach – akurat jest to prawidłowe miejsce, ponieważ jak rozumiem, Komisja zajmuje się szerzej obszarem transportu, nie tylko samego lotnictwa – że będziemy starali się przyjrzeć sytuacji LOT-u. Otóż branża lotnicza w ogóle w Europie, ale i w Polsce, jest branżą spadających marż. Jest bardzo ciężko mieć marżę powyżej zera. Linie, które są najbardziej rentowne, chwalą się marżami dwu-, trzyprocentowymi. W związku z tym mamy sytuację, w której lotnictwo musi mieć jak najniższe marże, musi być jak najbardziej elastyczne, żeby dostosować się sezonowo i szukać jak najniższych kosztów stałych. Są to trzy elementy, wokół których musimy zbudować swój nowy model bądź też starać się bardzo szybko go wdrożyć, dlatego że nikt nie uwierzy w żaden inny. Sam fakt posiadania tradycji, nazwy PLL LOT nie jest już wystarczający, żeby pasażerowie nas wybierali. Oczywiście jest pewien element rozpoczynającej się debaty o patriotyzmie gospodarczym, ale nie zmienia to faktu, że kupując bilet przez internet, patriotyzm gospodarczy bardzo szybko wypierany jest racjonalnością ekonomiczną. LOT absolutnie musi się do tego dostosować.

Na pewno będziemy prosili Komisję o pomoc, oczywiście również za pośrednictwem ministerstwa, gdyż myślę, że warto będzie mieć debatę dotyczącą kosztów stałych, dlatego że bardzo dużo mówi się o zwolnieniach. Oczywiście mamy świadomość konieczności takich elementów, natomiast takie decyzje są bardzo trudne. Oczywiście nie bez racji związki zawodowe podkreślają, że nie jest to główny element kosztowy w spółce, co nie zmienia faktu, że jeżeli będzie taka konieczność, jako zarząd zrobimy to. Jednak sam ten element nie będzie przyniesie sukcesu, jeżeli nie wbudujemy, nie wpiszemy w szerszy horyzont faktu, że bardzo dużo dostawców LOT-u ma bardzo wysokie marże i jest monopolistami. Musimy wziąć pod uwagę to, że nie ma udanej przebudowy LOT-u bez wysiłku. Jako spółka, przynajmniej ja stawiam sobie taki cel, mamy się rozwijać, gdyż celem jest to, żeby LOT, prywatny czy nie, ale żeby operował z polskiego rynku, mając port bazowy w Warszawie. Dlatego będziemy starali się z naszymi głównymi partnerami... Zresztą dialog jest już prowadzony, nie jest tak, że moje przyjście coś rozpoczęło, było bardzo wiele spotkań, jest robionych bardzo dużo wysiłków. Niemniej będę apelował, żeby mieć szersze spojrzenie na problem bazowej linii lotniczej, czyli tej, która rzeczywiście rozbudowuje swój własny rynek, jakim jest rynek polski, przez pryzmat tego, jak wszystkich można włączyć w ów wysiłek.

Oczywiście największą częścią kosztów jest paliwo. A więc jest to wysiłek finansowy. Oczywiście już wdrażamy, ale będziemy jeszcze intensyfikowali programy oszczędzania na paliwie. Dla uświadomienia powiem, że LOT kupuje paliwo za kwotę 1.000.000 tys. zł, w związku z czym każdy kilkuprocentowy ruch oznacza natychmiast ogromne

oszczędności, ale też ogromną przewagę konkurencyjną. Mam nadzieję, że mamy duże pole działania do osiągnięcia większej efektywności.

Na pewno będziemy też przyglądali się też czemuś, co uparcie nazywam przewoźnikami tzw. niskokosztowymi, ponieważ także chciałbym mieć 500.000 tys. zł zysku i 700.000 tys. zł dopłat. Generalnie rzecz biorąc, jesteśmy gotowi sypać głowę popiołem, ile trzeba będzie oraz pokazywać, że zasłużymy bądź zasługujemy na pomoc, ale chcielibyśmy też być postawieni w miarę równej grze rynkowej, a nie takiej, w której ci, którzy są nam pokazywani jako przykład, żyją z bardzo różnych form dopłat marketingowych. Wiem, że wkładam kij w mrowisko, ale robię to z pełną premedytacją.

Panie przewodniczący, to by było na tyle, jeżeli chodzi o kilka słów wprowadzenia. Oczywiście jestem do dyspozycji Wysokiej Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że ze strony rządowej i PLL LOT na tym koniec. Pan minister. Dajmy szansę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Może z tytułu obowiązku, dlatego że z punktu widzenia...

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jest wniosek formalny pana posła Polaczka, a więc może teraz.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Po panu ministrze.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Po panu ministrze. Dobrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Ministerstwu Transportu podlegają trzy instytucje, które mają wiele wspólnego z losami LOT-u, może najmniej Urząd Lotnictwa Cywilnego, następnie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej i oczywiście Polskie Porty Lotnicze. Wszystkie trzy z obowiązku muszą jednakowo traktować wszystkich przewoźników. Natomiast w relacjach biznesowych, szczególnie z PPL-em, z ogromną radością przywitałem fakt, że prezesem jest Sebastian Mikosz, dlatego że doświadczenia współpracy LOT-u i PPL-u z pierwszego Mikosza, że tak powiem, są dobre z tego, jak wyglądała współpraca pomiędzy tymi dwoma instytucjami. Myślę, że to, co pomiędzy wierszami próbował przemycić pan prezes, będzie do kontynuowania. Mówię intencyjnie, dlatego że i tak musi to być ubrane w liczby. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam drobny wniosek formalny do pana przewodniczącego na bazie doświadczeń wczorajszego posiedzenia Komisji, żebyśmy w sposób, można powiedzieć, bardziej precyzyjny uzyskiwali odpowiedzi na zadawane pytania. Nie może być to tak jak wczoraj litania dziesiątek pytań. Proponuję, żeby po dwóch wystąpieniach parlamentarzystów zadających pytania pan prezes czy pan minister udzielali odpowiedzi. Oczywiście mam też postulat, żeby wypowiedzi parlamentarne były jak najkrótsze, ograniczały się do merytorycznych pytań, ponieważ jest bardzo wiele spraw do omówienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę o zgłoszenia zainteresowanych wypowiedziami. Będę notował. Pan poseł Bodio zaczyna. Proszę.

Poseł Bartłomiej Bodio (PiS):

Panie prezesie, panowie ministrowie. Chciałbym również wyrazić swoją radość z tego powodu, że jako pierwszy argument użył pan informacji, że najważniejszy dla nas jest problem siatki. Chciałbym nawiązać do obrotów LOT-u, które w 2009 roku z 2.100.000

tys. zł wzrosły w 2012 roku do 3.3000.000 tys. zł. W tym samym czasie obciążenie pracą spadło z 14,8% do 8% udziału ogólnego w kosztach. Trend spadkowy mamy również w zyskach, czyli w stracie firmy od roku 2009, z 500.000 tys. zł, przepraszam, z 220.000 tys. zł przez 162.000 tys. zł, 158 tys. zł do 157.100 tys. zł w 2012 roku. Mimo wszystko jest widoczny trend spadkowy.

Bardzo się też cieszę, że jest pan człowiekiem z lotnictwa, gdyż jako przewodniczący komisji lotnictwa z wielkim zaniepokojeniem obserwuję atak na Polskie Linie Lotnicze i przyrównywanie ich do normalnego biznesu. Lotnictwo nigdy nie może być traktowane jako normalny biznes, szczególnie w Europie, na kontynencie, na którym jest największe zagęszczenie portów lotniczych, na którym istnieją doskonale rozwinięte sieci połączeń kolejowych, drogowych, gdzie istnieje ogromna konkurencja. Musimy pamiętać, że gdy sprzedajemy, produkujemy jakiś produkt, możemy go wyprodukować w każdej chwili. Tutaj mówimy o usłudze, nieważne czy zaplanujemy sobie połączenia za Atlantyk czy do Azji, musimy jeszcze pozyskać pasażerów, których będziemy mogli przewieźć. Bardzo ważna jest współpraca pomiędzy innymi liniami lotniczymi, które mogą nam dostarczyć pasażerów. Właśnie tutaj upatruję największego problemu LOT-u.

Moim zdaniem w PLL LOT dzisiaj, to znaczy, dzisiaj może jeszcze nie wiem jak jest, ale w ostatnim okresie brakowało kompetencji merytorycznych do zbudowania siatki, przede wszystkim umiejętności zaplanowania opłacalnego popytu. Bardzo się cieszę, że pan prezes traktuje siatkę jako podstawowy element. Przede wszystkim strona przychodowa. Ze wstępnej analizy bilansowej widać, że w pozostałych miejscach nie jest najgorzej. Wczoraj wspólnie z panem ministrem Baniakiem uczestniczyliśmy w posiedzeniu odnośnie do Bumaru, który jeszcze rok temu również był w tragicznej sytuacji. Wczoraj dowiedzieliśmy się, że spółka osiągnie zysk na zasadzie bardzo prostych cięć. Życzę panu prezesowi, żeby za rok również mógł nam przedstawić taką informację.

Trzeba sobie zadać kilka pytań. Przede wszystkim o efektywność wykorzystania siatki. Przede wszystkim o średnie naloty poszczególnych maszyn. O wykorzystanie zasobu pracy, wykorzystanie zasobu sprzętowego. Tak jak pan wspomniał, marże w lotnictwie wynoszą od 1,5% do 2%, rekordziści mają 3%. Przede wszystkim straty wynikają z opóźnień, kancelacji, zagubień bagażu. Chciałbym zapytać, czy ma pan informację, jakie były straty z tego tytułu w roku 2012. Jakie były koszty zakłóceń operacyjnych w 2012 roku? Jakie są procedury działania przy zakłóceniach operacyjnych? Bardzo wielu ekspertów podnosi, że są to podstawowe sprawy, które w PLL LOT są niedoorganizowane, niedopięte do końca i właśnie są przyczyną strat, które, przypomnę, przy 157.100 tys. zł oraz przy 3.300.000 tys. zł zysku nie stanowią nawet 5% obrotów. Miejmy świadomość, że mówimy o 5% obrotów. Kiedy premier naszego rządu mówi, że nie będzie dopłacał do polskiego przewoźnika, to miejmy świadomość, że to dużo mniej niż VAT, jaki został zapłacony do Skarbu Państwa od kwoty 3.300.000 tys. zł. Miejmy świadomość, że przy upadku LOT-u zagrożone jest 16 tys. miejsc pracy związanych z lotnictwem.

Kolejne pytanie, jakie chciałbym zadać, wracając do specyfiki transportu lotniczego, dotyczy współpracy z EuroLOT. Tak jak powiedziałem, dwie linie lotnicze będące własnością Skarbu Państwa powinny ze sobą współpracować. Bardzo się cieszę, że jest tutaj pan prezes Dąbrowski, którego miałem okazję wcześniej poznać. Wszyscy musimy mieć świadomość, że po to, aby przywieźć pasażera na rejs atlantycki, czasami trzeba to zrobić za przysłowiową złotówkę. Nie możemy rozliczać dwóch firm, każdego z poszczególnych zarządów z zysku, ponieważ wtedy obydwie firmy będą miały wielki problem. Trzeba tutaj dokonać bardzo jasnej konsolidacji. Chciałbym zapytać, jak panowie widzą waszą współpracę.

Wiemy, że jest podpisana umowa *coachingowa*, która wchodzi w życie w marcu. Tutaj jest pytanie do panów prezesów. Czy w umowie tej są jakieś zapisy czy po prostu jest tam zwykła deklaracja współpracy? Czy jest tam napisane, co się dzieje z paliwem, za który Polskie Linie Lotnicze płacą 1.000.000 tys. zł? Na przykład samolot EuroLOT, fidera LOT-u, spółki będącej zależnej od LOT-u, tankuje i korzysta z paliwa, a później bierze nowy lot. Jak państwo rozliczacie paliwo, które pozostanie? Jak państwo rozliczacie opłaty lotnisko? Jak państwo rozliczacie straty wynikające z kancelacji po stronie waszego fidera? Jak wygląda umowa *coachingowa*? Czy są w niej zawarte takie rzeczy

czy nie? LOT pilnuje, żeby jego piloci nie zatankowali za dużo, żeby dokonali odpowiednich obliczeń, są oni rozliczani z paliwa. Teraz pytanie, w jaki sposób LOT rozlicza swojego partnera. Czy on również tak bardzo pilnuje kosztów?

Ostatnie pytanie o Boeinga 787. Panie prezesie, wspomniał pan o możliwości zakupienia maszyn 777 w zamian tamtej maszyny. Chciałbym zapytać, czy nie byłoby korzystne założenie, że samolotu tego nie będzie przez okres dziesięciu czy dwunastu miesięcy. Zamiast co miesiąc przedłużać bardzo drogi leasing na bardzo wyeksploatowane, bardzo kosztowne i mało marketingowe maszyny, po prostu zrezygnować z owych maszyn, oddać je do lessora, wydzierżawić maszyny na jakiś dłuższy okres, porozumieć się z Boeingiem, że robimy to na rok czy na dwanaście miesięcy, sprowadzić maszyny o takich parametrach ustawienia siedzeń jak ma Dreamliner, żeby przyzwyczajać Polaków, żeby przyzwyczajać klientów do tego, że mamy klasę premium, że mamy biznes plus, że mamy klasę ekonomiczną, żeby już można było funkcjonować w nowym modelu biznesowym, gdyż wszyscy wiemy, że są to właśnie te elementy, na których zarabia się w lotnictwie. Na masówce nie zarobimy, tylko na kliencie w wyższych klasach.

Bardzo więc proszę o odpowiedź na wszystkie pytania, a także co z czarterami, co z tzw. działem ACMI, czyli świadczeniem usług na zlecenie w ramach systemu internetowego dla linii lotniczych z całego świata. Przypominam, że mamy do czynienia z upadkiem linii lotniczej Air Poland, która miała dział ACMI, i żyła tylko i wyłącznie z takich usług, wysyłając swoje samoloty na miesiąc, na dwa czy to do Arabii Saudyjskiej, czy to do innych krajów. Czy pan ma plany na lepsze wykonanie siatki? Dziękuję bardzo i przepraszam, że tak długo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, panowie posłowie, szanowni goście. Odebrałem informację pana ministra Rafała Baniaka z pewnym zdziwieniem, zdumieniem. Nie do końca znajduję odpowiedź na pytanie, panie ministrze, dlaczego nie zauważył pan, że pomiędzy sierpniem 2012 roku a lutym 2013 roku dużo się zmieniło. Kiedy słuchałem pana wystąpienia, przed oczyma miałem zapis z wystąpienia podsekretarza stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafała Baniaka na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa w dniu 13 września. Panie ministrze, w tamtym czasie tak jak dzisiaj rozpoczął pan swoje wystąpienie od scharakteryzowania stanu w przewozach lotniczych w Europie i na świecie. Tak jak dzisiaj poprzednio powiedział pan o firmach, które bankrutują. Oczywiście nie podał pan pozytywnych przykładów, podał pan same negatywne przykłady. Bardzo żałuję, że nie dostrzega pan tych firm lotniczych, które utrzymują się na odpowiednim poziomie, nie tylko rentowności, jak też, że firmy te czynią tzw. ekspansję, czyli przejmują nowe rynki. Zaś pan, panie ministrze, podobnie jak w dniu 13 września, utyskuje na sytuację w przewozach lotniczych na świecie, mówi pan o trendach, o spadkach, o wzrostach. Wyjątkowo inaczej, dlatego że poprzednio widział pan przyczynę... Główną determinantą wygenerowanych przez spółkę LOT wyników finansowych są koszty paliwa. Był to powód, który w sierpniu – rozumiem, że sprawozdawał pan za poprzednie miesiące – dostrzegał pan, pan i pański resort, czyli właściciel, upatrywaliście główną przyczynę kondycji LOT-u w cenach paliwa. Ceny paliw rzutowały na ogólną kondycję LOT-u.

Oczywiście tak jak dzisiaj mówił pan o podmiotach zainteresowanych współpracą czy zakupem LOT-u. Przede wszystkim w dniu 13 września podobnie jak dzisiaj mówił pan z dużym zaangażowaniem o tym, że spółka musi być restrukturyzowana, z jednej strony ma to polegać na zmianach wewnątrz spółki, na wprowadzeniu nowych modeli biznesowych, ale również, co nie jest tajemnicą – jest to cytat z pańskiej wypowiedzi – na wychodzeniu spółki ze zbędnego dla jej działalności majątku, czyli na skupianiu się na absolutnie biznesowej działalności LOT-u.

Panie ministrze, minęło pół roku. Zadaję sobie pytanie, dlaczego Prezes Rady Ministrów utrzymuje na stanowiskach osoby myślące tak jak pan, osoby myślące tak jak kierownictwo resortu Skarbu Państwa, czyli reprezentujący właściciela urzędnicy. Albo

niczego nie dostrzegacie, albo, co gorsza, a w co nie wierzę, przychodzicie do Sejmu, zdając sprawę z działalności spółki LOT, podając fałszywe dane, podając fałszywe informacje. Trzeciej możliwości nie widzę. Albo jest to świadome oszukiwanie polskiego parlamentu – podaje się nieprawdziwe informacje – albo jest to po prostu absolutna niewiedza, brak zainteresowania i brak jakichkolwiek kompetencji do tego, żeby mówić o problemach przedsiębiorstwa lotniczego LOT.

Nie zaprzeczył pan przecież, kiedy ówczesny prezes LOT-u Marcin Piróg kończył swoje wystąpienie bardzo pozytywnym stwierdzeniem. Oczywiście był to koniec prezentacji multimedialnej. Nie mogę nie zacytować, gdyż boję się, że coś tutaj pomylę. Prezes Polskich Linii Lotniczych LOT w dniu 13 września 2012 roku: „Jako zajawkę przedstawię reklamę, którą już niedługo zobaczycie państwo w telewizji, która jest kontynuacją naszej kampanii wizerunkowej. Jest to ostanie brakujące ogniwo. Linia tradycyjna to linia, która powinna zarabiać pieniądze i zarabia przede wszystkim na tzw. *long-haulu*, czyli na lotach długodystansowych. To, co w tej chwili nas bolało, za kilka miesięcy stanie się naszą przewagą konkurencyjną. Nawet przy poziomach cen ropy, które dzisiaj obserwujemy, pozwoli nam to być spółką nie tylko z najmłodszą i najnowocześniejszą flotą, ale także spółką, która zarabia pieniądze".

Proszę państwa, obecni na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa przedstawiciele polskiego rządu, czyli występujący w imieniu podmiotu, właściciela, a więc państwa polskiego, nie zaprzeczyli tym słowom. Jest to dowód i świadectwo na to, że albo już w tamtym czasie państwo nie kontrolowali sytuacji, albo próbowaliście ukryć to, o czym dowiedzieliśmy się w grudniu ubiegłego roku, a więc, że przedsiębiorstwo LOT ma długi, wpada w sytuację, w której być może zostanie ogłoszona upadłość, która generuje straty idące w setki milionów złotych, że przedsiębiorstwo LOT będzie żądało od państwa polskiego, od budżetu państwa dofinansowania w kwocie ponad 1.000.000 tys. zł.

Proszę nie czytać tego jako próby politycznego ataku, ponieważ w tej sytuacji, wobec informacji, jakie złożył pan dzisiaj, którą rząd złożył dzisiaj na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, powtórzył słowa z dnia wczorajszego, można domniemywać, że nie macie żadnej kontroli, rząd polski nie ma żadnej kontroli nad kwotą 400.000 tys. zł, która została przekazana LOT-owi, nie ma żadnej pewności co stanie się z kolejnymi transzami pomocy, które zostaną LOT-owi przekazane, dlatego że słowa prezesów dzisiaj z tej perspektywy są niewiarygodne. Dzisiaj są to deklaracje werbalne nowego zarządu, wczoraj były to obietnice i zapewnienia poprzedniego zarządu.

Tak na marginesie zastanawiam się, gdzie przesunęli państwo, inaczej, jakie konsekwencje zostały wyciągnięte wobec poprzedniego zarządu, czy zostały wyciągnięte konsekwencje, czy zarząd został przesunięty na innym front, na front hutniczy, może kolejowy. Koleje dzisiaj dobrze płacą, bo przecież pobory, pensum szeroko pojętego kierownictwa PKP to idące w dziesiątki tysięcy złotych miesięczne uposażenia. Może gdyby wysłali państwo zarząd, żeby zająłby się chociażby transportem morskim, to bylibyśmy pewni, że przynajmniej niczego nie zepsują, ponieważ pojęcia transport morski w polskim obiegu gospodarczym, oczywiście transport morski regulowany przez przedsiębiorstwa państwowe, praktycznie nie ma.

Szanowni państwo, mamy oto następującą sytuację. Istnieją przyczyny złej kondycji LOT-u. Istnieją przyczyny, które powodują, że firma jest na granicy upadłości. Zresztą mówicie, rząd mówi bardzo wyraźnie, że albo restrukturyzacja, albo upadłość, być może ostatecznie na skutek restrukturyzacji sprzedaż brandu, sprzedaż marki, ponieważ tylko tyle zostanie. Ukrywają państwo prawdziwe powody sytuacji, która determinuję położenie przedsiębiorstwa. Dzisiaj nie zostało powiedziane nic, nie udzielono odpowiedzi na pytania, które były zadawane w dniu wczorajszym.

Pan przewodniczący prosił, żeby się nie powtarzać, żeby słowa, które zostały wypowiedziane wczoraj, nie były przedmiotem naszej dzisiejszej debaty. Ale panie przewodniczący, z kolei nie można przejść do porządku dziennego nad brakiem odpowiedzi na następujące pytania. Powtórzę te pytania, zadawałem je na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa w dniu wczorajszym. Jak to jest, że przychody z podstawowej działalności w kolejnych latach – w roku 2009 ponad 2.700.000 tys. zł, w roku 2010 bez mała 3.000.000 tys. zł, w roku 2011 to 3.157.000 tys. zł, w roku 2012 były przewidywane, mam

informacje z tamtego okresu, w wysokości 3.300.000 tys. zł – z roku na rok rosną, ale koszty działalności podstawowej w milionach także rosną i urastają do niebotycznych rozmiarów 3.500.000 tys. zł. Takie były szacowane za rok 2012. Być może pan minister wreszcie w marcu czy w lutym ma już ścisłe dane. Strata podstawowa na działalności podstawowej wynosi ponad 200.000 tys. zł, zaś – to, co powiedział pan dzisiaj o kosztach pracy – koszty pracy są obniżane. W roku 2009 jest to 14,8%, w roku 2010 jest to 11,5%, w roku 2011 jest to 9,7%, w roku 2012 jest to 8% udziału kosztów pracy procentowo w kosztach przedsiębiorstwa. Zwyczajowa, przepraszam, średnia udziału kosztów pracy w liniach lotniczych na świecie jest to około 30%. Jest to około 30%, a w PLL LOT jest to 8%. Co mówi premier, co mówi minister właściwy, co mówi reprezentant właściciela, minister skarbu państwa, a powtarza to także minister transportu? Czynnik ludzki, pracownicy, związki zawodowe jest to ta kotwica, która hamuje rozwój LOT-u, jest to ta kotwica, która powoduje, że przedsiębiorstwo się nie rozwija.

Dlatego że jest z nami pan minister reprezentujący ministra transportu... Panie ministrze, proszę niech pan nie pomrukuje. Proszę mnie nie prowokować. Rozumiem, że nie zgadza się pan z tym, co mówię, być może nie chciałby pan tego słyszeć, ale po prostu musi pan to słyszeć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę o spokój. Pan poseł Adamczyk już niedługo skończy. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę o odpowiedź na następujące pytania. Jaki wpływ na obecną sytuację LOT-u miała działalność firmy OLT Express w poprzednim roku? Jaki wpływ na działalność, przepraszam, na sytuację finansową LOT-u, czy są długi, długi OLT Express wobec LOT-u? Na ile działalność dumpingowa OLT Express osłabiła wyniki finansowe tego przedsiębiorstwa? I następujące pytanie, czy w związku z tym, że w dniu 30 sierpnia w Sejmie odbyła się debata na temat Amber Gold, skutków działania tego przedsiębiorstwa, gdzie podnoszono także kwestie działalności firmy będącej spółką córką Amber Gold, czyli OLT Express, spółką finansowaną przez Amber Gold, czy miało to związek z tym, że nie powiedziano prawdy, minister skarbu państwa i prezes LOT-u na posiedzeniu w dniu 13 września, obydwaj nie podali prawdy na temat sytuacji, faktycznej sytuacji finansowej. Czy było to tak, że wszystkie dane, informacje należało pozamiatać pod dywan?

Pytania te co rusz zadaję panu ministrowi Jarmuziewiczowi, ale niestety, nie otrzymuję na nie odpowiedzi. Stale tłumaczy się tym, że nie jest kompetentny. Zadaję więc pytanie. Być może dzisiaj jest ono pytaniem retorycznym, ale wcześniej czy później trzeba będzie znaleźć odpowiedź na zadane pytanie dotyczące braku właściwego nadzoru nad Urzędem Lotnictwa Cywilnego, nadzoru, który w ramach ustawy powinien wypełniać Minister Transportu. Mam tutaj na myśli sytuację z lutego 2012 roku, z przełomu lat 2011 i 2012, kiedy Urząd Lotnictwa Cywilnego przedłużył koncesję na przewóz pasażerów w ruchu przez OLT Express oraz brak reakcji, kiedy już było wiadomym, że OLT Express jest firmą oszustem funkcjonującym na polskim rynku, brak reakcji ze strony Ministra Transportu. Rozumiem, że pan minister Jarmuziewicz nie odpowie na to pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Pierwsze pytanie chciałbym skierować do Najwyższej Izby Kontroli. Chciałbym, żeby NIK poinformowała nas o swoich kontrolach w PLL LOT na przestrzeni ostatnich trzech lat. Jakie były zalecenia owych kontroli wynikające z wniosków z kontroli i jak były one realizowane, jeżeli chodzi o działania skuteczności, właściwie słuszności decyzji wewnętrznych wynikających z obowiązku prawidłowego gospodarowania mieniem i środkami finansowymi jako spółki kontrolowanej przez Skarb Państwa?

Drugie pytanie mam do Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Chodzi o to, ile w ostatnich trzech latach Urząd Lotnictwa Cywilnego wykonał kontroli właściwości wykonywania licencji w PLL LOT, jeżeli chodzi o odpowiednie zabezpieczenia środków i zabezpiecze-

nia sposobu funkcjonowania. Jakie były zalecenia i w związku z tym w jakim zakresie Ministerstwo Skarbu Państwa jako właściciel było informowane o sytuacji, o tym, jak ona wyglądała?

Następnie chciałbym zadać kilka pytań panu prezesowi i panu ministrowi. Na tę część pytań będę prosił także o udzielenie odpowiedzi na piśmie. Pierwsze pytanie bez oczekiwania odpowiedzi na piśmie. Na posiedzeniach naszej Komisji jest taka tradycja, że nowi prezesi, którzy do tej pory byli zapraszani na posiedzenia naszej Komisji, wraz z prezesem PKP, przyznają się i mówią, jaki kontrakt otrzymali, jakie mają wynagrodzenia. Czy zechce się pan przyznać i powiedzieć, jaki kontrakt pan uzyskał? I pytanie do pana ministra, w jakim zakresie kontrakt ten, jaki jego procent jest uzależniony od efektów, uzyskania poprawy sytuacji w PLL LOT.

Następnie pozostałe pytania. Chciałbym sprecyzować, w odniesieniu do sytuacji zewnętrznej. Tak się dziwnie składa, że Europa jest coraz mniej konkurencyjna na świecie, zarówno państwa, jak i firmy prawdopodobnie zjada biurokracja. Możemy powiedzieć, że po odjęciu strat firm na świecie, jeżeli chodzi o AITA, dane podane przez AITA, sumaryczny zysk firm lotniczych w roku bieżącym będzie wynosił jeszcze około 8.500.000 tys. dolarów. Jest to w dolarach. Szacuje się, że sumaryczny zysk firm lotniczych wyniesie około 8.500.000 tys. dolarów w 2013 roku. Całkowity zysk za rok 2012 wyniósł prawie 7.000.000 tys. dolarów. W takiej sytuacji, jeżeli tak popatrzymy, jeżeli jeszcze dodamy do tego pokryte przez zysk straty tych firm, które poniosły straty, na świecie istnieje duża grupa firm, która dobrze sobie radzi i utrzymuje wysokie zyski.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę wielkość straty, która jest notowana przez LOT np. za rok 2012, jest to 3% wielkości wpływów. A więc jest takie pytanie. Na rynku istnieją firmy, które przez dwa, trzy lata nie tracą płynności finansowej, mając stratę na poziomie blisko 10% wielkości wpływów. W Ministerstwie Gospodarki doskonale wiecie, jak to wszystko funkcjonuje, a więc skąd się to bierze, skąd się wzięła tak tragiczna sytuacja, jeżeli jednocześnie wynik się poprawia, jak zostało tutaj powiedziane, z roku na rok.

Druga rzecz jest taka, że z roku na rok rośnie rynek. Wiele branż chciałoby, żeby ich rynek rocznie wzrastał na poziomie powyżej 5%, 7-8%. Tutaj rynek wzrasta rocznie w przedziale w zależności od państwa. Na naszym rynku jest to w przedziale około 7-8% rocznie. Taki jest wzrost rynku. W związku z tym powstają pytania, które są tutaj niezwykle ważne. Wynikałoby z tego, że straty z ostatnich trzech, czterech lat pokryła pierwsza dopłata w wysokości 400.000 tys. zł. Jednocześnie dzisiejsze media podają, że z dopłaty tej nie ma już pieniędzy i że w PLL LOT nadal brakuje prawie 150.000 tys. zł. To informacja dzisiejszych rozgłośni radiowych i innych. To właśnie jest niepokojące. Chciałbym więc zobaczyć, ile wynoszą zobowiązania i należności spółki na koniec roku 2012 oraz jak struktura zobowiązań i należności kształtowała się przez pięć lat wstecz. Chodzi także o zobowiązania wyodrębnione powyżej trzech miesięcy oraz należności powyżej trzech miesięcy, żebyśmy zobaczyli, jak to wygląda.

W związku z tym chciałbym też usłyszeć, w jakim zakresie z punktu widzenia nadzoru właścicielskiego były prowadzone przez radę nadzorczą – taka kontrola jest jej obowiązkiem – wewnętrzne okresowe kontrole działalności spółki. To znaczy, że nie tylko przyjmuje się dokumenty, ale rada nadzorcza poprzez swoich przedstawicieli dokonuje okresowej kontroli działalności spółki, czyli kontroli dokumentacji działalności spółki. Chciałbym wiedzieć, czy zostały ujawnione wszystkie sprawy związane z zawyżaniem kosztów, które miały miejsce w PLL LOT, czy rada nadzorcza wypełniała swoje obowiązki, czy skupiała się tylko na miesięcznej analizie papierów, które zostały dostarczone przez zarząd LOT-u. To też jest niezwykle ważne, gdyż w grę wchodzą tego typu pytania, jakie są koszty zarządu na przestrzeni ostatnich pięciu lat. Jakie są koszty zleceń prawno-eksperckich? Jakie są koszty kampanii wizerunkowych? Jakie są koszty umów o dzieło i umów zlecenia? Jakie w tym czasie były koszty zakupu środków trwałych i nietrwałych? Chodzi o to, żebyśmy zobaczyli to w odniesieniu do wpływów, popatrzyli na to, żebyśmy mogli zobaczyć, właśnie dlatego poproszę na piśmie, jak się to kształtowało w ostatnich pięciu latach. Też prośba o takie informacje, jakie były na to wszystko reakcje oraz zalecenia rady nadzorczej. Jakie raporty w związku z tym rada nadzorcza

składała Ministrowi Skarbu Państwa jako właścicielowi? Proszę też o przekazanie, jakie w związku z tym wnioski i jakie działania z tego tytułu były podejmowane.

Następnie z punktu widzenia podejmowanych decyzji w grę wchodzą też decyzje inwestycyjne. Jeżeli podejmuje się decyzje, chce się wychodzić jak najlepiej, ale odważnymi są decyzje dotyczące zakupu prototypów. Jeżeli zakupuje się pierwszy samolot, który wychodzi, to powiedzmy, że gdyby cena Dreamlinerów była około 200.000 tys. zł, tak należy szacować, to prototyp powinno się kupić poniżej 100 tys. zł. Jednak z punktu widzenia... Przepraszam, poniżej 100.000 tys. zł, jak mówię, jeżeli około 200.000 tys. zł, to około 100.000 tys. zł. Jeżeli podejmuje się tego typu decyzje, to jednocześnie patrzy się na źródła finansowania. Czym kierowała się rada nadzorcza, kiedy wyrażała zgodę na takie zakupy, kiedy jednocześnie z punktu widzenia upadłości firm na rynku z takich firm można było za całkiem niewielkie pieniądze kupić samoloty, które sprzedawali likwidatorzy i syndycy. Można było zapewnić spółce pewien rozwój, tym bardziej że w ostatnich latach spółka doszła do takiej możliwości, do takiej sytuacji, że nie ma żadnego majątku. A więc z jednej strony w spółce pokazuje się pewien wzrost wyników, poprawę wyniku finansowego, ale poproszę o przedstawienie analizy, jak na przestrzeni ostatnich pięciu lat sytuacja wyniku finansowego wyglądała po odjęciu sprzedaży majątku, gdyż w ciągu ostatnich pięciu lat kolejno spółka wyzbyła się olbrzymiego majątku, który wcześniej posiadała.

Z moich danych wszystko wskazuje na to, że biorąc pod uwagę wyprzedaż majątku, rzeczywista strata z działalności była dużo większa. W związku z tym, jakie były decyzje kierownictwa, jakie zalecenia poprzez radę nadzorczą podejmowała strona właścicielską, jak na to wszystko reagowała? Są to rzeczy niezwykle ważne, żeby dokonać oceny tego, co się dzieje. Jednocześnie systematycznie, poza drgnięciem w dół chyba w roku 2010, cały czas był wzrost przewozów, wzrost rynku lotniczego. A więc nie można mówić, że na rynkach tych jest bardzo źle, całkowicie źle. To tyle, jeżeli chodzi o moje pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Mam wniosek do pań i panów posłów, członków Komisji Infrastruktury w związku z bogatą treścią, która jest zawarta w wypowiedziach na ten czas moich kolegów, w takim sensie, że panie poseł jeszcze nie zabierały głosu, gdyż kolegami zawsze będziemy. W związku z tym, że Komisja Skarbu Państwa postanowiła, że debata dotycząca przyszłości LOT-u powinna odbyć się na posiedzeniu plenarnym, zwracam się do wszystkich, żeby zaakceptowali moją propozycję. Poproszę o swobodne wypowiedzi na ten temat, gdyż myślę, że państwo nie jesteście dzisiaj w stanie odpowiedzieć na wiele bardzo szczegółowych pytań. Również składam taki wniosek, żeby odbyło się plenarne posiedzenie dotyczące tej problematyki. Materiał, który wtedy otrzymamy przed posiedzeniem, mam nadzieję, że w dużym stopniu będzie zawierał odpowiedzi, których państwo oczekujecie. Myślę, że będzie to jedyne rozsądne rozwiązanie. Oczywiście jest to wniosek, który między innymi składam, dlatego że pana poseł Polaczek składał trochę inny wniosek. Poza tym o godz. 15.00 mamy następne posiedzenie, na co też zwracam uwagę, żeby o tym pamiętać. Jeżeli jest akceptacja...

Głos z sali:

Jest akceptacja.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Abramowicz akceptuje?

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Jak najbardziej. Czy mogę w sprawie formalnej?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Chciałbym zaapelować do posłów, którzy będą zadawali pytania w następnej kolejności, żeby jednak troszeczkę ograniczać, gdyż po pierwsze, nie zdążymy na następne posie-

dzenie Komisji, ale nawet nie o to chodzi. Percepcja człowieka jest ograniczona. Rozumiem, że nie możemy zabraniać posłowi wypowiadać się, ale każdy ma swoją własną wewnętrzną dyscyplinę. Myślę, że pięć, sześć minut to już maksimum, co można zrozumieć z wypowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję, że pan to powiedział. Proszę bardzo, pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panowie ministrowie, panie prezesie, panie i panowie posłowie. Paradoksalnie zacznę od pochwały pana prezesa Mikosza, dlatego że w Komisji Infrastruktury mieliśmy taki przypadek, że powołany prezes PKP S.A. zjawił się dopiero po siedmiu miesiącach. Publicznie informuje też o tym, że przychodzenie do parlamentu to strata czasu. Namawiam więc pana prezesa w kontekście firmy, którą kieruje, żeby był dialog z parlamentem i przede wszystkim, żeby docierała do nas precyzyjna, prawdziwa informacja, żeby uniknąć skandalicznych skrótów z lat ubiegłych, mówiąc wprost, niedopowiedzeń czy wprowadzania w błąd, myślę, że świadomie, zarówno ministra, jak i posłów z Komisji Skarbu Państwa oraz Infrastruktury. Mój kolega, pan poseł Tchórzewski uprzedził mnie, pytając o pana kontrakt menedżerski. Chciałbym powtórzyć to pytanie. Uruchamia pan połączenia lotnicze, likwiduje, prowadzi pan działalność gospodarczą, która jest związana z transportem lotniczym. Dla porównania oczywiście prezes PKP S.A., który został zatrudniony na kontrakcie menedżerskim za około 100 tys. zł, nie uruchamia żadnego pociągu, ale chcielibyśmy się dowiedzieć, ile zarabia prezes spółki, która uruchamia połączenia lotnicze.

Ograniczę się do pytań, nie chcę tutaj prowadzić dyskusji i opisu z dnia wczorajszego z posiedzenia Komisji Infrastruktury. Panu ministrowi skarbu państwa zadawałem wczoraj pytanie o absolutorium, czy Minister Skarbu Państwa udzieli absolutorium odwołanemu prezesowi i zarządowi za 2012 rok. Nie zapytam o to ponownie, natomiast zmodyfikuję to i zadam takie pytanie, czy w kontekście odwołanego prezesa zarządu pana Piróga oraz prokurenta, którzy z punktu widzenia podziału obowiązków w Polskich Liniach Lotniczych LOT w faktyczny sposób wykonywali obowiązki członków zarządu z racji tego, w jaki sposób zostało to tam zorganizowane, analizujecie to państwo również pod kątem oceny w zakresie przepisów prawno karnych.

Drugie pytanie chciałbym zadać – myślę, że pan prezes Mikosz za chwilę może to sprawdzić albo już to wie – jakie są dotychczas poniesione przez LOT koszty przeszkolenia pilotów na nowym typie Boeinga 787. Podpunkt a, ilu pilotów zostało do tej pory przeszkolonych, jaki procent pilotów z tych, którzy brali udział w szkoleniach w Stanach Zjednoczonych i w Anglii zdał i uzyskał uprawnienia, ile osób nie zdało. Ponawiam pytanie z dnia wczorajszego, czy prawdziwa jest informacja, którą posiadam z LOT-u, iż takich uprawnień do chwili obecnej nie uzyskał pan kapitan Wrona. Pytałem o to tylko w kontekście struktury wiekowej pilotów, którzy zostali wysłani na przeszkolenie. Niejednokrotnie wiekowo osoby te dochodziły do około 60, 62, 68 lat itp. Jest to po prostu pytanie o to, jaki pożytek długookresowo ma firma, oczywiście z wielkim szacunkiem dla umiejętności, które osoby te posiadają, którymi się legitymują, w kontekście nowego typu samolotu, którego żywotność jest co najmniej dwudziestokilkuletnia. Jest pytanie, kto zapłacił za koszty przeszkolenia. Ile ewentualnie LOT musiał zapłacić za dodatkowe, uzupełniające, powtórkowe przeszkolenia osób, które do tej pory nie uzyskały takich uprawnień?

Gdyby pan prezes ewentualnie mógł też zanotować następujące pytanie, co aktualnie się dzieje z pilotami, którzy uzyskali uprawnienia w sytuacji, w której firma *de facto* przez cały 2012 rok w Polsce nie będzie dysponowała flotą, która została uziemiona w Stanach Zjednoczonych. Przepraszam, oczywiście w roku 2013. Co będzie się z nimi działo, dlatego że przypuszczam, iż okres, na który opiewają czasowe uprawnienia, to okres dwunastu miesięcy? Jeżeli LOT nie uruchomi połączeń na nowym typie Boeinga, osoby te po prostu za kilkanaście miesięcy będą musiały odnawiać uprawnienia. LOT będzie musiał ponosić z tego tytułu dodatkowe koszty. To tyle z mojej strony. Gdyby pan prezes

był uprzejmy odpowiedzieć, myślę, że interesuje to nie tylko pracowników LOT-u, ale i opinię publiczną.

Koszty, która firma poniosła na produkt, który dzisiaj nie lata. Pamiętam moją rozmowę chyba z panem ministrem Baniakiem. Jeżeli chodzi np. o moją wiedzę na temat kosztów promocji i reklamy nowego typu Boeinga, przypuszczałem, że wynosiły one ponad 2000 tys. zł. Okazuje się, że były wielokrotnie wyższe. Gdyby pan prezes ewentualnie mógł też powtórzyć, jaką kwotą ostatecznie zamknęła się po stronie LOT-u pozycja reklamy w związku z wprowadzeniem nowego typu samolotu. Jakie firmy reklamowe na tym zarobiły? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Szmit. Proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo. Zacznę od cytatu z materiałów, który otrzymaliśmy, z podsumowania. Jest to bardzo ważne zdanie, dlatego będę prosił o odniesienie się do tego. Potem zadam pytanie. Cytuję: „Procesy konsolidacji przewoźników na europejskim rynku lotniczym uzasadniają szybkie powiązanie operacyjne i kapitałowe PLL LOT S.A. z silnym partnerem gospodarczym. Tylko w takiej formule spółka ma szansę na rozwój”. Panie ministrze, ponieważ jest to dokument podpisany przez pana ministra Rafała Baniaka, czy oznacza to, że jest to oficjalna strategia ministerstwa, czyli właściciela w stosunku do PLL LOT? Czy zakładają państwo połączenie? Czy jest to główny kierunek, a inne rzeczy specjalnie was nie interesują?

Jest z tym związane drugie pytanie dotyczące zarządu, dlatego że to zarząd kieruje spółką. W ciągu ostatnich pięciu lat jest to czwarty zarząd tak dużej firmy. Tak częste zmiany w zarządach dużych firm nie sprzyjają owym firmom. Czy w związku z tym mają państwo koncepcję na zarząd? Czego oczekujecie od zarządu? Tutaj konkretne pytanie, czy obecnemu zarządowi, temu na czele z panem Mikoszem, zostały postawione konkretne zadania. Czy pan prezes Mikosz wie, jakie cele operacyjne, jakie cele biznesowe ma osiągnąć? Może się okazać za jakiś czas, że tak naprawdę nie wie, czy realizuje politykę swojego właściciela. Chciałbym zadać bardzo konkretne pytanie, czy zostały spisane cele operacyjne, zadania dla nowego zarządu, które ma osiągnąć w jakimś określonym czasie. Czy celem tym jest może jak najszybsze doprowadzenie do połączenia, do sprzedania, do jakichś zasadniczych zmian organizacyjnych spółki?

Jeszcze jedno pytanie dotyczące połączeń regionalnych. Powstają nowe lotniska regionalne, chcą być połączone, chcą funkcjonować w ramach sieci, po prostu chcą, żeby ich funkcjonowanie miało sens, żeby były potrzebne. Czy LOT ma strategię dotyczącą obsługi lotnisk regionalnych, szczególnie nowo powoływanych? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Rzońca. Proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Szanowni państwo, krótko same pytania, bez wstępu. Najpierw do pana ministra skarbu państwa. Których danych zabrakło Ministrowi Skarbu Państwa, żeby w porę reagować na to, co się dzieje w PLL LOT? Przecież „trup był w szafie”, trzymaliście go, nic o tym nie mówiliście. Albo nie wiedzieliście, albo rada nadzorcza was nie informowała, ale nie wyobrażam sobie sytuacji, żeby państwo nie wiedzieli, co się dzieje w spółce.

Drugie pytanie do pana ministra jest takie. Kiedy przewiduje pan prywatyzację? Kiedy Ministerstwo Skarbu Państwa będzie gotowe do prywatyzacji? Wydaje się, że wszystko zmierza w tę stronę, a więc chciałbym usłyszeć jakiś przybliżony termin.

Pytanie do pana prezesa. Proszę pana, proszę podać jakiś spektakularny przykład oczywistej pomyłki poprzedniego zarządu, zaniechania, utraconych korzyści. Przyszedł pan do spółki z jakąś wiedzą, z jakimś swoim programem, zapewne obserwował pan firmę, jak działała w poprzednich latach, a więc chciałbym, żebyśmy usłyszeli, jaki jest spektakularny przykład zaniechania poprzedniego zarządu.

Drugie pytanie. W czym upatruje pan swoją szansę? Gdzie LOT ma jeszcze jakąkolwiek szansę na przetrwanie? W czym? Gdzie będzie przysłowiowy *deal* zarządu pod pana przewodnictwem?

Ostatnia sprawa. Było połączenie Rzeszów – Nowy Jork, które z tego, co słyszałem, miało dziewięćdziesięcioprocentowe obłożenie. Później zniknęło. Kto decydował, kto decyduje o takich sytuacjach, że gdy jest dobrze, połączenie nagle znika, a finansowane są połączenia nierentowne? Gdyby mógł pan generalnie odnieść się na piśmie do ostatniego pytania, gdyż może pan tego nie wiedzieć. Natomiast na pozostałe cztery pytania proszę o odpowiedź teraz. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Abramowicz. Proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze. W 2008 roku Platforma Obywatelska skierowała do zarządu LOT-u tzw. fachowców ze swojej „stajni". Fachowcy ci zawarli umowy hedgingowe na zakup paliwa, na których LOT stracił 300.000 tys. zł. Zacytuję tutaj wiceministra Skarbu Państwa Zdzisława Gawlika. Cytuję: „Strata LOT-u jest znacząca. Strata na umowach hedgingowych związanych z paliwem wynosi około 300.000 tys. zł. To jest fakt – powiedział Gawlik". Kwota 300.000 tys. zł to prawie tyle, ile teraz LOT pobrał z budżetu państwa. Nadal informowano nas, że skutki umów – dalej cytuję pana Gawlika – w przypadku LOT-u są dotkliwe i mogą się one przeciągnąć nawet do 2010 roku. I na końcu też cytuję pana wiceministra: „Być może panu prezesowi Dariuszowi Nowakowi (prezesowi LOT, wyjaśnienie PAP-u) brakło wyobraźni w tym momencie – powiedział Gawlik". Rozumiem, że komuś może braknąć wyobraźni, ale braknąć wyobraźni na kwotę 300.000 tys. zł to już jest sztuka.

Moje pytanie jest takie. Związki zawodowe skierowały sprawę do prokuratury. Pan minister Gawlik zapowiadał, że będą powołane komisje, które to wyjaśnią, także z udziałem Ministerstwa Skarbu Państwa. Mamy 2013 rok, a to był rok 2008. Myślę, że jeszcze się to nie przedawniło. Czy obecny zarząd planuje zwrócić się do tych panów, którzy doprowadzili do takich strat, o zwrot pieniędzy? Myślę, że czas już z tym skończyć, żeby była totalna bezkarność w podejmowaniu nieprzemyślanych decyzji, nie za swoje pieniądze, które później rzutują taką stratą jak 300.000 tys. zł. Bardzo proszę o odpowiedź, czy planują państwo się zwrócić oraz jaki jest wynik postępowania w tej sprawie organów wewnętrznych oraz prokuratury.

Czy – to już jest pytanie do pana ministra – przy zatrudnianiu gdziekolwiek, w każdej państwowej firmie naprawdę nie należy opierać się jednak na kryteriach doświadczenia, wiedzy, mądrości, a nie tylko na kryteriach przynależności do pewnej grupy osób, które muszą krążyć w gospodarce? Tak jak powiedział tutaj pan poseł Adamczyk, rzuca się ich a to na odcinek portowy, a to na kolej, a później jak tutaj narobi się długów, to gdzie indziej, i tak w kółko. Kiedyś nazywało się to nomenklaturą. Myślę, że w dzisiejszych czasach pora już na to, żeby nie było takich zjawisk. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Kwiatkowski. Proszę.

Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, wczoraj zadawałem bardzo wiele pytań, na które mam nadzieję, pan prezes i pan minister odpowiedzą na piśmie, ale chciałbym zapytać o trzy kwestie, na początku pana ministra. Panie ministrze, jest tak, że w spółce są organy, jest zarząd i jest rada nadzorcza. A więc kontynuując pytanie pana posła Polaczka, chciałbym zapytać, jak ocenia pan pracę pozostałych członków zarządu, poza prezesem spółki, który został odwołany przez radę nadzorczą oraz samą radę nadzorczą. Z informacji, którą otrzymaliśmy z panem posłem Jackiewiczem, wynika, że w październiku zeszłego roku zarząd spółki przedstawił program samodzielnego przezwyciężenia trudności finansowych. W listopadzie zarząd spółki złożył wniosek o udzielenie pomocy publicznej, a państwo już w dniu 24 grudnia, powtarzam, w dniu 24 grudnia wystąpili do rady nadzorczej o przeprowadzenie audytu. Z jednej strony świadczy to o tym, że chyba albo rada

nadzorcza nie informowała, albo państwo nie podejmowali działań, mając jednak jakąś wiedzę na temat tego, co się dzieje w spółce, nie reagowaliście wtedy, kiedy powinniście zareagować. Kontynuując pytanie mojego kolegi, chciałbym zapytać, czy i jakie decyzje dotyczące pozostałych osób, które zasiadają w spółce ze strony Skarbu Państwa, zamierzacie państwo podjąć. Pan minister był łaskaw dzisiaj powiedzieć, że decyzja o wyborze pana prezesa Mikosza była to autonomiczna decyzja rady nadzorczej. Myślę, że każdy z nas jest w stanie to ocenić na podstawie wszystkich informacji, które płynęły między innymi od członków rady nadzorczej.

Druga kwestia, która moim zdaniem jest fundamentalna, to kwestia majątku spółki. Otóż jest to spółka, która jeszcze kilka lat temu dysponowała olbrzymim majątkiem. W tej chwili większość udziałów spółki została sprzedana. Chciałbym się dowiedzieć, kto za to odpowiadał w ramach spółki. Chciałbym się dowiedzieć – zapytałem o to wczoraj, gdyż moim zdaniem jest to istotne – czy wpłynęły już środki finansowe od tych, którzy przejmowali udziały w spółkach, na które została wyrażona zgoda. Pan prezes przed chwilą mówił o tym, że teraz zaczną się negocjacje ze spółkami, które dostarczają różnego typu usługi dla PLL LOT. Do niedawna tak naprawdę w większości były własnością spółki. Chciałbym się dowiedzieć, czy w umowach sprzedaży udziałów bądź akcji owych spółek są zapisy, które z jednej strony gwarantują Polskim Liniom Lotniczym, zapobiegają znacznym wzrostom cen, które spółki te mogą dyktować, czy są zapisy, które z drugiej strony w jakiś sposób gwarantują, że spółki te nie zostaną odsprzedane podmiotom, które nie muszą prowadzić przyjaznej polityki wobec PLL LOT. Są to kwestie bardzo istotne, ponieważ dzieją się w najbliższym otoczeniu spółki.

Chciałbym zapytać o to, jak ministerstwo, jak pan, jak sama spółka szacuje zwolnienia, które będą się musiały dokonać w firmach, które kooperują bezpośrednio z PLL LOT. Plan restrukturyzacji, plan zmniejszenia załogi, plan jakby zmiany działania spółki może dotknąć i tamte spółki.

Wreszcie chciałbym dodać, ponieważ wczoraj zapomniałem zadać jedno pytanie. Interesuje mnie też kwestia podróży służbowych, jakie w ostatnich latach odbywał zarząd oczywiście z dwoma prokurentami, ponieważ są to osoby, które kosztowały spółkę wyjątkowo dużo. Swoją drogą jestem ciekaw, czy zgodnie z zapowiedziami, zrezygnowały z wszelkich praw, które miały, związanych z sześciomiesięczną odprawą i wieloma innymi korzyściami, które miały z tytułu pełnienia funkcji w spółce. Jakie koszty w tym zakresie generowała rada nadzorcza? Jakie koszty generowali pracownicy? Ile było biletów, które spółka przyznawała tym, którzy zwracali się do niej o bezpłatne przeloty? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Wojtkiewicz. Proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Wychodząc naprzeciw panu prezesowi, chciałbym zapytać o 787, jakie straty...

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie Michale, bliżej mikrofonu, dobrze?

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Jakie straty poniósł LOT w wyniku uziemienia samolotu 787? Jest to pierwsza sprawa. OLT Express już był. W jakim stopniu, jakie ewentualne szkody wyrządził? To też by nas ciekawiło, żeby na to odpowiedzieć. Przypominam to pytanie.

Druga sprawa. Jeżeli koszty pracy w PLL LOT były 8%, a w innych spółkach 30%, koszty paliw w innych firmach są mniej więcej takie same jak w PLL LOT, gdyż inne firmy, inne samoloty lądują przeważnie na tych samych lotniskach, opłaty lotniskowe też wszędzie są takie same, dla innych firm również, w takim razie zastanawiam się – jak powiedział kolega, „trup leżał w szafie", ale jeszcze trochę się ruszał, może dlatego nie został zlikwidowany i wcześniej nie były podjęte działania – jakie były inne koszty, skoro spowodowały tak olbrzymie straty.

Chciałbym zapytać pana prezesa, ponieważ zawsze jest jakaś wizja. Co LOT planuje? Panie prezesie, chciałbym zapytać, ponieważ mam takie kierunkowe szczegółowe pytanie, czy jesteście zainteresowani lotami na Daleki Wschód, Singapur, Brunei, ale w przyszłości samolotami 787, 767. Jest to bardzo interesujące. Tutaj daję propozycję, ale chciałbym porozmawiać już po naszym spotkaniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym wyczerpaliśmy listę pań i panów posłów zgłoszonych w zasadzie, w większości do zadawania pytań.

Tak jak powiedziałem, jeżeli nie będzie sprzeciwu, Komisja Infrastruktury oczywiście również wystąpi do pani marszałek, podobnie jak Komisja Skarbu Państwa, o przeprowadzenie debaty dotyczącej sytuacji związanej z funkcjonowaniem firmy PLL LOT. Jest akceptacja Komisji co do mojej propozycji? Jest. Jest to konkluzja z naszego dzisiejszego posiedzenia.

Mamy posiedzenie o godz. 15.00. Poproszę o krótkie podsumowanie, ponieważ jak powiedziałem, chcielibyśmy, żeby wszystkie odpowiedzi znalazły się w materiale, który będzie przedstawiony przed rozpatrywaniem owego punktu podczas posiedzenia plenarnego. Krótkie podsumowanie, pan minister i pan prezes. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Rzeczywiście krótko, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, ponieważ część pytań merytorycznych była dość szczegółowa. Nie chciałbym dzisiaj odpowiedzieć na nie w nieprecyzyjny sposób.

Jeżeli idzie o pytania pana posła Bodio, były to pytania o marżę, o naloty. To później odpowie pan prezes Mikosz.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Adamczyka, to, panie pośle, naprawdę jestem osobą, która szanuje wszystkich parlamentarzystów, zwłaszcza wybranych z Małopolski, niezależenie od przynależności politycznej. Jeżeli pańskie wystąpienie nie było polityczne, to proszę wybaczyć, nie wiem, jakie jest polityczne. Jeżeli ma pan większą wiedzę niż wszyscy ludzie, którzy siedzą w PLL LOT, ludzie, którzy się tym zajmują, to wydaje mi się, że nawet trochę takim patriotycznym obowiązkiem parlamentarzysty jest podzielić się taką wiedzą. W przeciwieństwie do pana nie jestem jasnowidzem i nie wiedziałem o tym, że B787 nie będą latały. Podobnie jak pan, nie jestem fachowcem od lotnictwa. Oczywiście z pokorą przyznaję się do tego, że mogę popełniać błędy, natomiast nie przyznaję się do tego, że gdziekolwiek w którymkolwiek miejscu oszukałem Wysoką Komisję czy jakiegokolwiek parlamentarzystę, powtarzam jeszcze raz, z pełną świadomością, bez względu na przynależność polityczną. Będę osobiście wdzięczny panu posłowi, dokąd będzie mi dane, jeżeli pan poseł będzie miał jakąś wiedzę, że ta czy inna maszyna wypadnie z siatki połączeń, jeżeli da pan znać dzień wcześniej, będę mógł w odpowiedni sposób zareagować i również uprzedzić prezesa, żeby mógł wypełnić lukę. Pańska wiedza jest naprawdę unikatowa i w przyszłości chciałbym móc z niej skorzystać.

Jeżeli chodzi o pańskie dwa konkretne pytania, chętnie odpowiem, podobnie jak odpowiedziałem wczoraj. Bezpośrednia strata w wyniku działalności OLT to kwota 30.000 tys. zł. Dzisiaj nie jestem w stanie podać kwoty, jeżeli chodzi o wpływ pośredni, czyli jak raczył pan zauważyć, dumping cenowy, do czego LOT i EuroLOT musiały się dopasować jako spółki, operatorzy oferujący podobną usługę. Rzeczywiście jeżeli koszty te wziąć pod uwagę, strata może być wyższa. Nie chciałbym teraz przestrzelić kwoty. Postaramy się wykonać taką analizę też na nasze potrzeby. Chętnie podzielę się z panem posłem taką wiedzą. Jeżeli chodzi o długi OLT wobec LOT-u, według mojej najlepszej wiedzy takie długi nie występują.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła ministra Tchórzewskiego, to uprzedzę odpowiedź pana prezesa Mikosza. Jeżeli w dniu dzisiejszym przewidujemy kontrakt menedżerski dla prezesa spółki, z którego to powodu prezes nie jest szczęśliwy, będzie to kontrakt zbliżony do dzisiejszego wynagrodzenia kominowego, czyli nie będzie wielokrotności tego wynagrodzenia. Jeżeli natomiast pan prezes Mikosz zrealizuje swój plan, a plan jest jasny – odpowiadając na kolejne pytania, plan jest taki, żeby spółka w sprawny sposób

przeprowadziła zmiany zmierzające do uzyskania samofinansowania – wtedy możemy mówić o jakiejś formie nagrody czy zwiększenia wynagrodzenia.

Pan poseł Tchórzewski zapytał, dlaczego jest tak, że na świecie jest 8.500.000 tys. zysku na lataniu, a LOT jest na minusie. Panie ministrze, jednak w Europie występuje strata. Jeżeli dodamy wszystkie linie europejskie, jest to strata na poziomie około 1.500.000 tys. dolarów. Strata LOT-owska, która rzeczywiście boli i nie jest powodem do żadnej dumy, jest jakimś kawałkiem procenta ogólnej straty linii europejskich. Jest wiele przyczyn. Mówię o owych przyczynach.

Inne pytanie innego z szanownych panów posłów. Jeżeli mamy znaczący wzrost przychodów w latach 2009-2013, jeżeli mamy wzrost liczby pasażerów w latach 2009-2013, ale w tym samym czasie mamy 150% wzrostu cen paliwa, to przy dzisiejszej cenie paliwa 1.000.000 tys. zł jest to kwota idąca w setki milionów złotych. A więc wynik ten jest wypadkową wielu przyczyn.

Jeżeli chodzi o decyzje inwestycyjne, to jak pan wie, panie ministrze, nie podejmował tego ani prezes Mikosz, ani prezes Piróg, ani kilku poprzedników, tylko jest to decyzja z 2005 roku. Weszliśmy w fazę jej realizacji. Trzeba to wyraźnie powiedzieć, podtrzymuję to – wracam tutaj do pytania pana posła Adamczyka – przy bardzo korzystnym finansowaniu i przy bardzo korzystnej cenie. Nie chciałbym mówić o konkretach, ponieważ są to kwestie handlowe, ale jeżeli chodzi akurat o ten produkt, są to umowy bardzo korzystne i konkurencyjne wobec tych, które, według naszej wiedzy, uzyskują inni przewoźnicy. Niestety, zabrakło jednej umiejętności, o której w swej łaskawości wspominał pan poseł Adamczyk, a mianowicie zabrakło umiejętności przewidywania przyszłości, że samoloty te będą wadliwe. Samoloty te nie były jednymi z pierwszych na linii produkcyjnej. Były to samoloty o numerze sześćdziesiątym którymś, czyli 62, 65, 67. A więc nie są to pierwsze samoloty z serii, które trafiły, z tego, co wiem, do linii indyjskich, do linii etiopskich, gdzie dzisiaj jest najwięcej kłopotów, przepraszam, do linii japońskich i do linii etiopskich. Natomiast są to oczywiście nowe, nowoczesne samoloty, które rzeczywiście napotkały na problem wieku niemowlęcego. Oczywiście dzisiaj ponosimy tego konsekwencje.

Na pytanie pana posła Szmita, czy rzeczywiście jedynym remedium dla LOT-u jest powiązanie z silnym partnerem gospodarczym, odpowiedziałem na początku. Potwierdza to każdy ekspert, przynajmniej w tych opiniach, jakie znam, że w dłuższym horyzoncie czasowym nie jest możliwe utrzymanie takiego modelu, w oparciu o który funkcjonuje LOT. Dlatego mówię o tym, że należy podjąć wszelkie kroki i takie kroki są podejmowane nie od dzisiaj, tylko są podejmowane od dłuższego czasu. Jedną z głównych barier, na którą wskazują potencjalni inwestorzy czy doradcy inwestorów, potencjalnych inwestorów, jest unikalna ustawa, jaka u nas reguluje przewoźnika, czyli bezpośrednia własność po stronie Skarbu Państwa powyżej 50%. Tego praktycznie nie ma nigdzie. Te linie, które zarabiają, takie jak Lufthansa, jak inni tradycyjni przewoźnicy, w większości są kontrolowani przez kapitał prywatny. Ani w KLM, ani w Air France, ani w Lufthansie, nigdzie nie ma kontroli państwa, są wtedy dopuszczalne różnego rodzaju partnerstwa, mariaże, poszukiwanie modelu, gdzie występują synergie. Jest to bardzo skomplikowana materia, od której nie jestem fachowcem. Proszę wybaczyć, nie nauczę się tego, nie jestem to moja specjalizacja, od tego, jak rozumiem, powinny być zarządy w spółkach.

Tym samym odpowiadam na pytanie, czego zabrakło Ministrowi Skarbu Państwa. Zabrakło, jak się okazuje, wiarygodnych informacji na temat budowania strony przychodowej. Jeżeli chodzi o strukturę kosztową, zarząd LOT-u, zdaje się, że w czerwcu 2012 roku przedstawił informację, zdaniem rady nadzorczej, zbyt optymistyczną. Prognoza ta w wyniku działań właścicielskich, nadzorczych została skorygowana przez spółkę oraz doradcę, który doradzał spółce. Przy prognozie kosztowej byliśmy, spółka była blisko, jeżeli chodzi o spełnienie zapowiedzi, natomiast zupełnie rozjechała się strona przychodowa, czyli budowanie pozytywnego *cash flow* dla spółki. Jest to powód, główny powód – oczywiście upraszczam to, co mówię – który spowodował taką wyrwę w *cash flow* na koniec ubiegłego roku.

Jeżeli chodzi o to, dlaczego inni nie potrzebują pomocy państwa, właśnie tu jest problem, szanowni państwo, że spółka, żaden zdrowy organizm gospodarczy, który działa

w oparciu o koszty i przychody na poziomie plus minus 3.000.000 tys. zł, w dłuższym horyzoncie czasowym nie poradzi sobie, jeżeli wolnego *cashu* ma na poziomie 5000 tys., 6000 tys., 18.000 tys., 20.000 tys., 30.000 tys. zł, jednocześnie przy braku dostępności otwartego komercyjnego finansowania. Tego, co mają inni, my nie mieliśmy, to znaczy, zabrakło też możliwości pójścia do banku z prośbą o kredyt pod określony biznesplan, który pozwoliłby przy określonym *cash flow* zrealizować działania naprawcze. Każde działanie naprawcze w spółce kosztuje. W ostatnich latach w spółce nigdy nie było pieniędzy, zwłaszcza w ostatnich miesiącach. Każde posadzenie samolotu na ziemi, każde oddanie samolotu, każda wymiana floty czy wreszcie to, co jest najmniej fajne, każdy uwolniony etat, jest to koszt dla spółki. Pieniędzy tych nigdy nie było, stąd konieczność posiłkowania się pomocą publiczną.

Jeżeli chodzi o sprawę *hedgingu*, o którą pytał pan poseł Nowak, sprawa ta była... Proszę?

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Abramowicz.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Abramowicz. Przepraszam bardzo. Przepraszam, chodziło mi o pana prezesa Nowaka, świętej pamięci, który w tym czasie zawierał umowy. Sprawa ta była przedmiotem badania prokuratura. Natomiast prokuratura umorzyła postępowanie, uznając owe transakcje jako określone ryzyko gospodarcze. Jeżeli chodzi o pytanie...

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

A wewnętrzna kontrola Ministerstwa Skarbu Państwa?

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Nie odpowiem w tej chwili. Mam za krótką wiedzę historyczną, jeżeli chodzi o LOT. Natomiast sprawdzę i odpowiem panu posłowi czy telefonicznie, czy na piśmie, jakkolwiek, dam informację czy były takie kontrole w tej konkretnej sytuacji, czy były jakieś określone efekty owych kontroli.

Jeżeli chodzi o prywatyzację, kiedy może nastąpić, najprostsza odpowiedź jest taka, że nastąpi wtedy, kiedy pojawi się chętny. Jeżeli chodzi o to, co dzisiaj realizujemy, to jesteśmy na etapie prac rządowych w zakresie znoszenia ustawy o PLL LOT, która zakłada konieczność większościowego udziału Skarbu Państwa. Zakładam, że Rada Ministrów razem z planem restrukturyzacji przyjmie nowelizację ustawy i poprosi Wysoką Izbę o możliwie szybkie procedowanie tak, żeby barierę tę, jeżeli chodzi o proces zmiany właścicielskiej, można było znieść.

Jeżeli chodzi o sprzedaż aktywów LOT-owskich, o co pytał pan poseł Abramowicz, nie ma tam żadnych zabezpieczeń cenowych, jeżeli chodzi o świadczenie usług czy innych zleceń na rzecz LOT. Byłoby to bardzo niezdrowe, jeżeli chodzi o działalność gospodarczą, gdyby w procesie transakcyjnym zapewniać jakąś cenę umowną, tym bardziej że transakcje, których dokonywaliśmy, których dokonywała spółka były pod baczną obserwacją Komisji Europejskiej w związku z ryzykiem wystąpienia pomocy publicznej. Dlatego bardzo nam zależało na transparencji owych operacji. To, co istotne, to że transakcji dokonywano w momencie, kiedy funkcjonowały, nie zostały przerwane określone umowy handlowe, umowy ponad roczne, według mojej wiedzy umowy trzyletnie, na świadczenie usług. Podmioty te kontynuują umowy, w których posiadanie weszły razem z transakcją.

Jeżeli chodzi o to, czy zabezpieczamy się przed ryzkiem dalszej odsprzedaży aktywów, oczywiście, że się nie zabezpieczamy, co więcej, przewidujemy podmioty te do sprzedaży. Pragnę poinformować pana posła Abramowicza, że niedawno została dokonana transakcja Regionalnego Funduszu Gwarancyjnego, przepraszam, Gospodarczego, który był właścicielem LOT Cateringu, na rzecz innego podmiotu prywatnego, który nabył LOT Catering. Dzisiaj nie jest to strata dla LOT-u, dlatego że LOT będzie poszukiwał możliwie taniego dostawcę usług cateringowych w procesie konkurencyjnym. Stąd nie ma ryzyka, że ktoś będzie zawyżał ceny czy cokolwiek robił z racji tego, że istnieje możliwość wyboru innego tańszego dostawcy.

To tyle, panie przewodniczący, z mojej strony. Jeżeli nie odpowiedziałem na któreś pytanie, to zgodnie z sugestią pana przewodniczącego oraz pań i panów posłów, w materiale, który będziemy dostarczali do Wysokiej Izby, będziemy udzielali owych informacji. Powtarzam jeszcze raz, że w tej sprawie nie ma nic do ukrycia poza pewnymi elementami umów i tajemnicy handlowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie, proszę bardzo krótko. Dobrze?

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Sebastian Mikosz:

Panie przewodniczący, było tyle pytań, że nie wiem, w jakiej kolejności. Może zacznę od odpowiedzi na najprostsze. Pan poseł Tchórzewski i pan poseł Polaczek zapytali o moje wynagrodzenie. Bardzo silnie lobbuję, żeby pan minister zgodził się na kontrakt menedżerski. Właśnie dowiedziałem, że zgodzi się na nieduży kontrakt menedżerski. Aktualnie pracuję na umowie o pracę, objęty umową kominową, w związku z czym przeliczyłem sobie, że moje wynagrodzenie będzie wynosiło około 21 tys. zł brutto, pewnie stawiając mnie w trzecie setce najwyższych wynagrodzeń w spółce. To gwoli wyjaśnienia. Jestem objęty pełnymi obostrzeniami ustawy wynikającymi z ustawy kominowej.

Jeżeli chodzi o pozostałe elementy, może tak. Jeżeli chodzi o 787, gdyż bardzo dużo pytań dotyczyło 787, odpowiem na piśmie panu posłowi Polaczkowi na temat kosztów przeszkoleń. W tej chwili nie jestem w stanie cytować tego z pamięci, ale na pewno udzielimy takiej informacji.

Jeżeli chodzi o decyzję wyboru, chciałbym bardzo podkreślić, ponieważ dzisiaj jest trochę...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przepraszam, panie prezesie, ilu pilotów zdało, a ilu nie uzyskało uprawnień?

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Sebastian Mikosz:

Tak. Zapisałem bardzo dokładnie. Dzisiaj wokół 787 jest taka atmosfera, która wydaje mi się dalece niesłuszna. Po pierwsze, oczywiście zakładaliśmy, wszyscy zakładali, że pierwsze samoloty będą miały problemy. Trzeba natomiast podkreślić, że nawet gdyby samolot ten jeszcze długo nie latał, to jak zacznie latać, a na pewno zacznie, ponieważ Boeing dokłada wszelkich starań, żeby tak było, to pozostanie to najlepszy samolot na świecie, jaki jest, jeżeli chodzi o osiągi technologiczne. Nie chciałbym, żeby jednym ruchem ręki pogrzebać ów projekt, ponieważ był bardzo dobry. Pozostaje on bardzo dobrym projektem i należy pamiętać, że walczyliśmy również o to, żeby być pierwszą linią europejską, żeby go posiadać po to, żeby mieć przewagę konkurencyjną. W związku z tym, kiedy samolot ten zacznie ponownie operować, w co głęboko wierzę, będziemy go wykorzystywali.

Gdyby tak się nie stało – nawiążę tutaj do pytania pana posła Bodio – nie planujemy zakupu trzech „siódemek". Na razie planujemy przedłużanie 767. Leasingi nie są tutaj bardzo drogie, nie mogę powiedzieć, jakie są, ale dzisiaj oferty są tańsze. Czytałem, że mamy dwa razy droższe leasingi. Tak nie jest. Negocjujemy przedłużenie. Jedynym prawdziwym problemem, jaki mamy na sezon letni, gdybyśmy mieli utrzymywać 767, jest znacznie słabsza jakość produktu pokładowego. A więc będziemy mieli samoloty, do których wszyscy mają dość duży dystans, i bardzo słusznie, ze względu na to, że jest ogromna przepaść technologiczna.

Mamy zamiar rozwijać czartery, ale jest to uzależnione od naszej floty. Pan poseł Bodio zapytał o siatkę, tylko że nasza siatka jest powiązana z tym, jaką mamy flotę. Jeden z moich pomysłów dotyczących wizji... Gdybym miał państwu zacytować przykład linii lotniczej, która w bardzo skuteczny i konsekwentny sposób dokonała swojej przebudowy i jest bardzo podobna modelem do LOT-u, jest to Aer Lingus. Utrzymanie siatki *long-haulowej* w oparciu bardzo silnie o pasażera etnicznego, bardzo dobra jednolita flota średniego zasięgu i flota turbośmigłowa, która jest flotą na krótsze dystanse.

Było pytanie o EuroLOT. Jest pan prezes Dąbrowski. Dla mnie EuroLOT i LOT z handlowego punktu widzenia jest to jedna firma. Odbywamy, odbyliśmy już wspólne

posiedzenie zarządów, planujemy odbywanie wspólnych posiedzeń zarządów. Staramy się, żeby współpraca ta była jak najlepsza.

Uważam, że wybór swoich samolotów, jakiego dokonał EuroLOT gwarantuje i daje LOT bardzo dobrą przyszłość rozwoju. Bombardiery Q400 są samolotami, które kiedy pierwszy raz pracowałem w PLL LOT, chcieliśmy wybrać, żeby zastąpić Embraera 170. Rozwój ten dzisiaj jest możliwy. Tym samym będziemy mieli bliską siatkę europejską, jak i np. połączenia krajowe obsługiwane przez operatora, jakim jest EuroLOT, bardzo sprawnego operatora, do którego przekazujemy część połączeń krajowych. Jest to bardzo racjonalne. Jeżeli spojrzycie państwo na większość modeli, które funkcjonują, nie musimy tutaj ponownie odkrywać koła. Po prostu są to skuteczne modele. W tę stronę będziemy szli. Nasza współpraca jest jak najbardziej dobra, a będzie jeszcze lepsza. Dużo rzeczy, szczególnie np. od strony kosztowej, również planujemy robić wspólnie, i to nawet nie planujemy, część rozwiązań już wdrażamy. Przez tydzień udało się nam ustalić mnóstwo kwestii.

Jeżeli chodzi o straty, zakłócenia operacyjne, chciałbym zobaczyć, co mogę ujawnić, a co nie na forum publicznym. Chciałbym natomiast się pochwalić, ponieważ jak już jest takie forum, to chętnie to zrobię. Dwa dni temu dostaliśmy nagrodę za najbardziej punktualną linię w Europie. Jest tak dlatego... Docierają do mnie sygnały, że jakieś rejsy nie odlatują itd., tylko że wykonujemy dwieście pięćdziesiąt operacji dziennie. Nawet gdyby przez cały jeden dzień wszystkie rejsy były opóźnione, to i tak statystycznie punktualnie wykonujemy ich najwięcej. A więc LOT ma też dobre strony. Chciałbym bardzo walczyć o podkreślanie dobrych stron, nie jesteśmy tylko linią, która nie wiem, co robi.

Co do zysków, chętnie spotkałbym się jeszcze raz i rozwinął wątek, ponieważ pan poseł Tchórzewski zapytał o AITA, o rynki, jak wyglądają marżę. Jestem gotowy przedstawić Wysokiej Komisji moją wizję i wizję, jaka jest na rynku. Mówimy o bardzo różnych rynkach. Kiedy np. mówią państwo o OLT, skłaniam się do refleksji na temat innych linii, które latają do Europy – to nie jest moja wizja, jest to wizja wszystkich przewoźników europejskich – o których nikt nie wie, za ile kupują paliwo, a wszyscy się nimi zachwycają. Są z okolic, w których wydobywa się paliwo. A więc generalnie, oczywiście tak jak mówię, zawsze pierwszy będę sypał głowę popiołem, żebyśmy sami robili jak najwięcej wysiłków, ale rynek europejski jest rynkiem, który przede wszystkim penalizuje swoich własnych, europejskich przewoźników.

Na przykład mógłbym długo mówić państwu o tym, jak absurdalną decyzję podjęto w sprawie CO_2, gdzie my jako przewoźnicy europejscy mamy płacić opłaty CO_2, a przewoźnicy pozaeuropejscy zostali zwolnieni z owych opłat, chociaż latają nad europejskim niebem. Nie wiem, czy latają oni na biomasę, gdyż wydaje mi się, że też latają na ropę i też emitują CO_2, ale Unia tak zdecydowała. Ponieważ jest to gremium Komisji Infrastruktury, być może warto by było przekazywać państwu takie sygnały, że owszem, LOT musi robić wysiłki, tylko żeby był traktowany jak najbardziej fair na rynku, na którym jest ogromna konkurencja kosztowa i na którym, że tak powiem, dotowanie różnymi sposobami np. przewoźników czarterowych jest dość powszechną praktyką. A więc ja *fair*, ale takie samo *fair* dla wszystkich.

Skorzystam jeszcze z okazji, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, ponieważ pan poseł Rzońca zapytał mnie o połączenie Rzeszów – Nowy Jork i tego typu rzeczy. Ponieważ były to moje decyzje z pierwszej pracy, chciałbym pozwolić sobie obalić pewien mit. 90% obłożenia, panie pośle, to wszystko fajnie, ale OLT miało 100% obłożenia i splajtowało. Najważniejsza jest cena, za jaką się sprzedaje razy obłożenie. Takie połączenia jak Kraków i Rzeszów do Nowego Jorku były absolutnie trwale gigantycznie nierentowne. Nie ma kraju, który utrzymywałby połączenie *long-haulowe* z kilku miejsc. Jedynym krajem są Niemcy, którzy mają dwa huby, Frankfurt i Monachium. Wszyscy inni, czy to Swiss, czy to Iberia zcentralizowali to, ponieważ ruch jest, owszem, ale tylko latem. Pamiętam mój spór z prezesem Pamułą z portu w Krakowie, który szumnie zapowiadał, jak to zaraz ktoś wejdzie na to połączenie, ponieważ jak rozumiem, jest rentowne. Do dzisiaj czekam, kto wejdzie na owo połączenie. Przez pewien krótki okres uzasadni się każde połączenie. LOT w lecie praktycznie może operować stoma samolotami, tylko co z tego, co zrobimy z nimi w zimie.

Proszę więc nie ulegać takim prostym przekazom, że jak ktoś zapełni samolot w 90%, to już musi na nim zarobić i w związku z tym trwale budować daną linię. Linię *long-haulową* można budować przez cały rok, czyli nie można otwierać tylko na trzy miesiące, trzeba trzymać przez cały rok. Stąd proszę nie domniemywać, że ludzie w PLL LOT nie umieją używać Excela. Na pewno w niektórych obszarach mamy trudności, ale jeżeli chodzi o tego typu połączenia, nie był to wyraz żadnej złej woli czy jakiejś decyzji, żeby osłabić dany port bądź nie. Był to wyraz elementarnych kalkulacji polegających na tym, że np. w piątek sami sobie „zżeraliśmy" pasażerów. Do Nowego Jorku wylatywały trzy rejsy z trzech miast w Polsce, z Warszawy, z Rzeszowa i z Krakowa. Były to absurdy, które staraliśmy się, że tak powiem, ograniczać. Mogę powiedzieć, że poniekąd, przynajmniej ja mogę się pochwalić, że się to udało. Oczywiście jestem gotowy udostępnić, ponieważ było to publicznie publikowane, były różne koszty. Jeżeli pan poseł sobie życzy, mogę pokazać analizę i Krakowa, i Rzeszowa na podstawie pasażerów, wpływów, bagażu, cargo, wszystkiego, co to kształtowało. Dzisiaj mamy typową sytuację, kiedy z tychże portów pasażerowie są wywożeni do hubów europejskich. Jest konkurencja. Jest połączenie z Rzeszowa do Frankfurtu, do Monachium. Z Krakowa tak samo. Do Londynu, do Kopenhagi, do Paryża. Musimy konkurować w zupełnie innym wymiarze. Stąd proszę nie traktować tego jako zamachu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie prezesie, mamy posiedzenie Komisji, które już się rozpoczęło, na inny temat.

Prezes zarządu PLL LOT S.A. Sebastian Mikosz:

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję za wypowiedzi.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie prezesie, jednym zdaniem, czy spółka podejmie działania w odzyskaniu kwoty 300.000 tys. zł na drodze cywilnej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Prosimy, żeby wszystkie pytania i wszystkie treści, które zostały tutaj zawarte, znalazły się w odpowiedzi.

Dziękuję wszystkim za dzisiejsze spotkanie. Do widzenia. Mamy posiedzenie Komisji w nowej sali w Hotelu Poselskim.